

Février 2022

Pierre-Edouard MARTIN

Chargée de mission : Pauline AUCLAIR



Synthèse cycle de rencontres :
Des quartiers en transition – Rencontre n°4
Des mobilités inclusives pour les déplacements du quotidien

Table des matières

Introduction	2
1. Les mobilités : un mode de vie à réinventer	4
• 1.1 Des pratiques et infrastructures face aux enjeux de transitions.....	4
• 1.2 Santé et mobilité : Un lien fort, notamment dans les quartiers.....	5
• 1.3 Quels sont les freins à la mobilité dans les QPV ?	9
2. Comment construire une politique publique de mobilités inclusives ?	14
• 2.1 Les stratégies de mobilités développées par les territoires	14
• 2.2 Renforcer l'accès à la mobilité pour renforcer l'égalité	18
• 2.3 Vers les mobilités actives dans les QPV	22
Conclusion	26
Table des illustrations	27



Introduction

Cette synthèse a été rédigée à l'issue de la 4^{ème} rencontre du cycle « des Quartiers en transition ». La rencontre s'est déroulée à la Halle aux sucres à Dunkerque **le 05 novembre 2021**. Elle a réuni 70 personnes, en présentiel dans l'auditorium de ce lieu dédié à la Ville durable.

Agglomération reconnue pour son transport public gratuit, la Communauté Urbaine de Dunkerque n'est pas un hasard dans le choix du lieu de cette rencontre. Son président et Maire de Dunkerque, Patrice VERGRIETE a pu introduire cette rencontre, fort de son expérience croisant Politique de la ville et Mobilité.

Pour Patrice VERGRIETE, la voiture est une problématique environnementale, certes, mais également et surtout sociale. La voiture pèse énormément sur le pouvoir d'achat des ménages, pourtant ne pas en posséder est perçu comme une chose anormale dans notre société. Il rappelle par ailleurs que sur le territoire de la C.U de Dunkerque, ce sont 500 000 € par jour qui sont dépensés en carburant par les ménages. Ce qui renvoie au paradoxe suivant : la voiture est un facteur d'exclusion dans des villes pourtant façonnées autour de l'usage de ce mode de transport. Le choix a donc été de changer de paradigme et d'orienter les politiques publiques vers les alternatives à la voiture : le transport public, le vélo par exemple.

Qu'est-ce que la mobilité ?

Tantôt résidentielle, professionnelle ou encore sociale, la définition de la mobilité est complexe. Nous avons choisi, dans ce document de nous intéresser à **la mobilité sous le prisme du quotidien** pour en aborder les pratiques.

Le dictionnaire critique de l'habitat et du logement donne cette définition : la mobilité correspond à « *l'ensemble des pratiques de déplacements d'une population dans son cadre habituel* »¹.

La mobilité du quotidien soulève d'importants enjeux sociétaux et environnementaux qui viennent toucher directement les populations résidant dans les quartiers prioritaires :

- Enjeu d'égalité,
- Enjeu de santé publique (qualité de l'air notamment),
- Enjeu environnemental (émission de gaz à effet de serre),
- Enjeu de durabilité (utilisation d'énergie fossile).

¹ Cf. Segaud M., Brun J., Driant J.C., 2001, **Dictionnaire critique de l'habitat et du logement**, Paris, A.Colin, 450 p.



Mobilité et développement durable

En France, le transport est le secteur qui contribue le plus aux émissions de gaz à effet de serre (GES)². En 2019, l'activité de transport représentait 31 % des émissions nationales et 97% de ces émissions provenaient de la combustion de carburant. Les émissions liées à la circulation routière se répartissent entre les véhicules particuliers (54%), les poids lourds (24%) et les véhicules utilitaires légers (20%).

La réduction des GES, nécessaire pour limiter l'impact du réchauffement climatique, implique un changement profond dans les habitudes de transport en France.

Mobilité et quartiers prioritaires

La Politique de la ville intègre le sujet des mobilités, notamment dans des perspectives de **désenclavement des quartiers ou d'insertion socio-professionnelle**. Celles-ci passent le plus souvent par :

- L'amélioration de l'offre d'accès aux transports publics ;
- Le financement de permis de conduire voire de véhicules ;
- L'amélioration de la desserte des quartiers dans le cadre des projets de rénovation urbaine qui peut comprendre l'arrivée de nouvelles infrastructures de transport.

Quelles interactions existent entre les actions menées en Politique de la ville et les politiques de mobilités territoriales et ont-elles un lien fort sur la question de la durabilité et des transitions ?

Cette question peut se décliner sur les politiques territoriales :

- Les stratégies locales sont-elles toujours bien articulées ?
- Qu'en est-il des freins psychologiques qui existeraient de manière plus prégnante dans les territoires de la Politique de la ville ?
- Comment lier la question des mobilités durables avec les impératifs d'accès à l'emploi, aux services ou aux loisirs ?

La Loi d'orientation des Mobilités (LOM) de 2019 posait un objectif de **mobilité pour tous** comme l'idéal à atteindre pour une plus grande équité territoriale. La loi listait des défis prioritaires pour y parvenir :

- « L'urgence environnementale et climatique, qui appelle à changer nos comportements » ;
- « Le manque de solutions dans de nombreux territoires, qui entretient un sentiment d'assignation à résidence ».

² Source : <https://ree.developpement-durable.gouv.fr/themes/defis-environnementaux/changement-climatique/emissions-de-gaz-a-effet-de-serre/article/les-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-du-secteur-des-transport>



Cette synthèse s'articulera en deux parties. La première « les mobilités : un mode de vie à réinventer » interrogera les pratiques de mobilité et infrastructures au regard des enjeux de transition posés. La deuxième partie s'intéressera à la construction de politiques publiques de mobilités plus inclusives.

1. Les mobilités : un mode de vie à réinventer

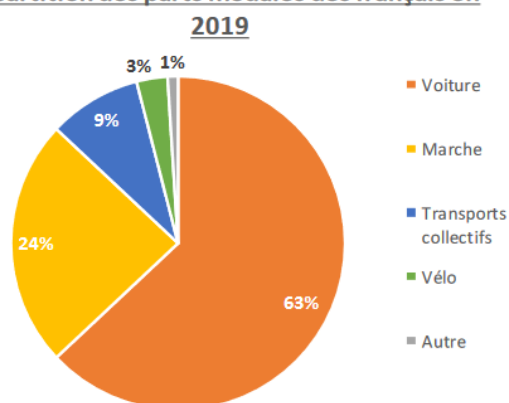
En France, l'organisation du territoire dédie une large place à l'automobile. Héritées des trente glorieuses, l'infrastructure (les autoroutes à péage, voies urbaines rapides) et l'industrie automobile ont modelé le paysage et recomposé les villes, mais également les modes de vie.

D'où partons-nous en France ? Vers quels objectifs nous dirigeons-nous et quelle est la spécificité des quartiers prioritaires dans ces mobilités ?

• 1.1 DES PRATIQUES ET INFRASTRUCTURES FACE AUX ENJEUX DE TRANSITIONS

La démocratisation de la voiture au XX^{ème} siècle a permis **la conquête des espaces périurbains**. Dès lors, les zones de développement résidentiel, économique et commercial

Répartition des parts modales des français en



ont fleuri aux périphéries des plus grandes villes. Cette dynamique associée au phénomène de métropolisation³ a transformé en profondeur nos modes de vie et notre rapport au territoire.

Dans **ce système d'organisation territoriale** la voiture est apparue comme indispensable.

Ce graphique illustre cette tendance avec une représentation de plus de 60 % de la voiture dans la part modale des déplacements des français en 2019.

Sources : SDES, Enquête mobilité des personnes 2018-2019

Figure 1 : répartition des parts modales en France en 2019, source : CREM

Cette répartition moyenne, qui fait la part belle à la voiture varie selon les types de territoire. La part du transport en commun aura ainsi tendance à grandir en fonction de la taille des agglomérations (10 % pour les agglos de plus de 100 000 habitants contre 25 % pour l'agglomération parisienne).

³ « La métropolisation » désigne le processus de concentration de populations, d'activités, de valeur dans des villes de grande taille. Pour aller plus loin : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/metropolisation>.



Un rapport à la voiture exacerbé sur la Région des Hauts-de-France



La région Hauts-de-France n'échappe pas à cette tendance. Les grandes villes reconstruites après la seconde guerre mondiale ont proposé un modèle urbain orienté vers l'usage de la voiture. C'est le cas notamment de l'agglomération Dunkerquoise qui s'est reconstruite en fonction des standards de l'après-guerre.

Un rapport de France Stratégie publié en 2020 sur les mobilités dans les Hauts-de-France mentionne que la région « se caractérise par un besoin de déplacement et une dépendance à la voiture pour les trajets domicile-travail plus élevée que la moyenne nationale. ».

Ainsi, la part modale de la voiture s'élève à 78,3 %. Elle est supérieure à 80 % dans le Pas-de-Calais et dans l'Aisne.

Réalisée à la demande du Haut conseil pour le climat, cette étude s'est penchée sur la prise en compte des enjeux climatiques dans les politiques de mobilité en région Hauts-de-France. Elle vise à mieux comprendre le rôle que peuvent avoir les conseils régionaux dans l'atteinte des objectifs climatiques et expose les difficultés de la mise en cohérence de leurs politiques publiques.

Figure 2 : [rapport France Stratégie](#)

Comme nous l'avons vu en introduction, la voiture individuelle est responsable de plus de la moitié des émissions de GES pour l'ensemble des transports en France. Pourtant, son utilisation pourrait être limitée, notamment pour des courtes distances où elle s'avère parfois moins efficace que d'autres modes de déplacement. En 2020, pour des distances inférieures à 5 kilomètres, la voiture représentait encore 60 % des déplacements domicile-travail (selon l'[INSEE](#)).

• 1.2 SANTE ET MOBILITE : UN LIEN FORT, NOTAMMENT DANS LES QUARTIERS

La pollution de l'air induite par les transports est un enjeu de santé publique. Le Centre international de recherche sur le cancer (CIRC) classe comme cancérigène les échappements diesel depuis 2012. L'exposition des ménages à ces pollutions est plus importante dans les grands centres urbains. Des études épidémiologiques démontrent un lien entre la distance d'habitation par rapport aux grands axes routiers et les cas d'asthme chez les enfants.



- La pollution atmosphérique

La pollution atmosphérique est définie comme une « *modification de l'état initial de l'air par des polluants d'origine naturelle ou d'origine anthropique, c'est-à-dire liés à l'activité humaine* ». L'observatoire de la qualité de l'air Atmo a relevé qu'en 2018 Lille a dépassé au moins 60 fois le seuil journalier. L'OMS recommande de ne pas le dépasser plus de 3 fois par an.

- L'exposition au bruit

Cette exposition est plus forte au sein des quartiers prioritaires. Ceux-ci sont souvent contigus aux grandes infrastructures de transport. Afin d'étayer ce constat, le Cerema a contribué à la création d'une [base de données](#) d'exposition au bruit des bâtiments dans les quartiers prioritaires. **La région des Hauts-de-France arrive en tête en termes de nombre de bâtiment sensibles exposés au bruit des infrastructures routières.** Selon cette base de données, l'essentiel des 380 671 logements d'habitations exposés au bruit se situe pour 73 % dans 3 régions (Île-de-France, Hauts-de-France, Provence-Alpes-Côte d'Azur).

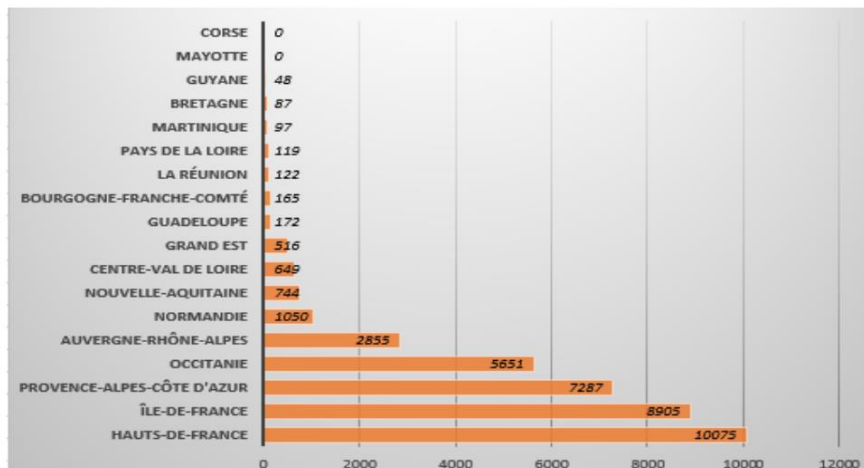


Figure 3 : répartition régionale des bâtiments exposés aux infrastructures routières, source : base de données des bâtiments Points Noirs de Bruit dans les quartiers du NPNRU, source : [librairie ADEME](#)

Illustration 17 : Répartition régionale des bâtiments sensibles exposés aux infrastructures routières

- Le trafic des poids lourds

Le Centre de Ressource Développement Durable (CERDD) rappelle que « *les Hauts-de-France sont un carrefour européen* ». La charge du trafic lié à cette situation de transit se couple à l'usage quotidien de la voiture.

- La sédentarité

Elle caractérise nos modes de vie. En France, elle est le 4ème vecteur de mortalité. Selon, la Fédération Française de Cardiologie les collégiens ont ainsi perdu 25 % de leurs capacités cardiovasculaires en 40 ans. A noter également que seule la moitié des enfants respecte les 60 minutes d'activité physique quotidienne préconisées par les autorités sanitaires.



Zoom sur le secteur Concorde – quartiers Sud – Métropole Européenne de Lille

Contexte

Le secteur Concorde fait partie du QPV « secteur sud » situé dans la périphérie sud-est de la Métropole Européenne de Lille (MEL). Le QPV représente 47 011 habitants.

L'habitat est mixte. Il témoigne de l'histoire industrielle lilloise avec un habitat privé ancien ouvrier d'un côté et un habitat social de type grand ensemble de l'autre. Concorde s'inscrit précisément dans ce deuxième cas de figure comme l'illustre les photos en deuxième page.

La localisation de ce quartier est ici en question. En effet, l'habitat ouvrier était à l'origine concentré dans les quartiers des faubourgs « intra-muros » de Lille Wazemmes, Moulines et Fives. Puis, dans les années 70 les nouvelles résidences de logements sociaux ont été bâties sur de vastes emprises foncières « *au droit et au-delà des enceintes de la ville, sur l'actuelle ceinture des grands boulevards* » (source convention de renouvellement urbain de la MEL, signée en décembre 2019).

Avec ses 1 500 logements dans un périmètre de 23 hectares, le quartier Concorde est enserré entre le boulevard et le périphérique de l'A25. Il fait partie des secteurs les plus exposés au bruit sur la métropole lilloise. La qualité de l'air que respirent les habitants est également impactée par cette situation géographique.

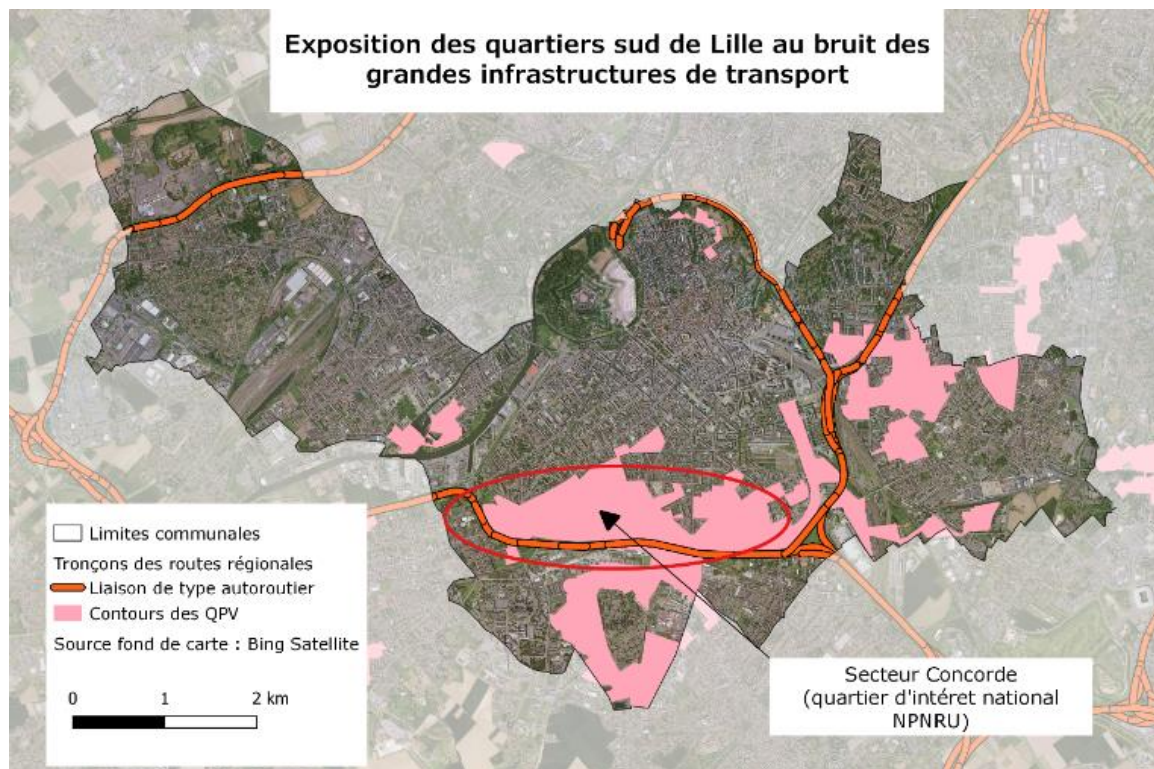


Figure 4 : cartographie de l'exposition des QPV du secteur sud de Lille au bruit des grandes infrastructures de transport.



Enjeux du projet de renouvellement urbain



Figure 5 : aperçu du quartier Concorde – Faubourg de Béthune. (Photographie : IREV, oct. 2021).

La réduction de l'exposition aux pollutions et les enjeux de santé liés à l'environnement ont été placés au cœur de la stratégie du NPNRU sur le quartier. A noter que celle-ci a été lauréate de l'appel à manifestation d'intérêt « **Villes durables et solidaires** », du Programme d'Investissement d'Avenir de 2015.

Ainsi les opérations œuvrent pour un quartier à « santé positive » qui passe par la qualité de l'air extérieur et intérieur ainsi que le confort acoustique. Il comprend un volet agriculture urbaine.

Ces enjeux ont été déclinés de la manière suivante au sein de la convention :

- « Proposer une forme urbaine qui protège des pollutions, s'adapte au changement climatique et favorise des modes de vie bénéfiques pour la santé ;
- Cultiver le site et le rendre "fertile" au sens propre (agriculture urbaine) comme au sens figuré (diversification fonctionnelle et sociale) ;
- Améliorer les performances environnementales des bâtiments et des espaces publics. »⁴

Le [Cerema](#) intervient auprès du bailleur social LMH sur les aspects techniques liés à la rénovation du bâti et les exigences en matière de ventilation notamment.

Ce contexte, démontre la vulnérabilité des quartiers prioritaires face aux problématiques environnementales. Les notions de transition écologique et de justice sociale sont indissociables dans les choix politiques de mobilités.

⁴ Cf. Convention pluriannuelle type de renouvellement urbain relative au NPNRU, version du 4 avril 2019



• 1.3 QUELS SONT LES FREINS A LA MOBILITE DANS LES QPV ?

Les différentes études publiées dans le rapport annuel de l'ONPV pointent des *différences de pratiques spatiales entre les personnes résidant ou non en quartier prioritaire*.

Les habitants des quartiers ont ainsi un plus faible niveau de mobilité, notamment les femmes.

Nicolas JUSTE est ingénieur doctorant au Cerema au sein du laboratoire « *Perturbations et Résilience des systèmes de Mobilité* ». Sa méthodologie permet de confirmer cette tendance et d'en donner des explications. Il a notamment réalisé des études de modélisation statistique et économique de la mobilité des individus. Il s'intéresse plus particulièrement à la mobilité des habitant·e·s des QPV grâce **aux enquêtes ménages-déplacements**.

Ces travaux permettent de comprendre le rapport des habitant·e·s des QPV à la mobilité. Il démontre également le lien entre mobilité, urbanisme et emploi.

En effet, les taux de chômage sont 2,7 fois plus élevés dans les quartiers prioritaires, les niveaux de qualification y sont plus faibles et ces deux caractéristiques ont un effet sur les déplacements des personnes. Il existe donc une corrélation forte entre le type d'emplois, leurs localisations dans l'agglomération et les déplacements des personnes.

Dans l'étude de Nicolas JUSTE, les indicateurs retenus permettent, en les croisant, d'aborder objectivement la question de la mobilité des habitants des QPV :

- Le taux d'immobiles ;
- Le nombre de sorties par jour ;
- Le temps consacré aux déplacements ;
- La distance parcourue ;
- La motorisation des ménages,
- Le taux de possession du permis de conduire.

Nous reviendrons ici sur deux indicateurs : **le nombre de sorties quotidiennes et le temps consacré aux déplacements** :

- D'une part, dans le cas des Hauts-de-France, on s'aperçoit qu'il n'y a pas de différences dans **le nombre de sorties quotidiennes** entre QPV et territoires hors QPV ;
- D'autre part, si on se penche sur **le temps consacré aux déplacements**. Il est équivalent dans et hors QPV. En revanche, si l'on compare la distance parcourue, il existe un fort écart entre habitant·e·s des QPV et hors QPV, ce qui nous amène à conclure qu'en QPV, on se déplace moins rapidement et qu'il y a donc une différence d'usage des modes de transport.

La lecture de ces deux indicateurs doit se faire à l'aune du double constat suivant : la possession du permis de conduire est très nettement inférieure au sein des quartiers



prioritaires qu'en dehors. De même que le taux de ménage sans voitures est beaucoup plus élevé en QPV (voir graphique ci-dessous).

Ce qui induit, non pas une moindre mobilité mais une mobilité moins rapide et plus contrainte géographiquement. **Cela vient pondérer l'idée que les habitant·e·s des QPV seraient moins mobiles qu'en dehors des QPV.**

ACCÈS À LA VOITURE

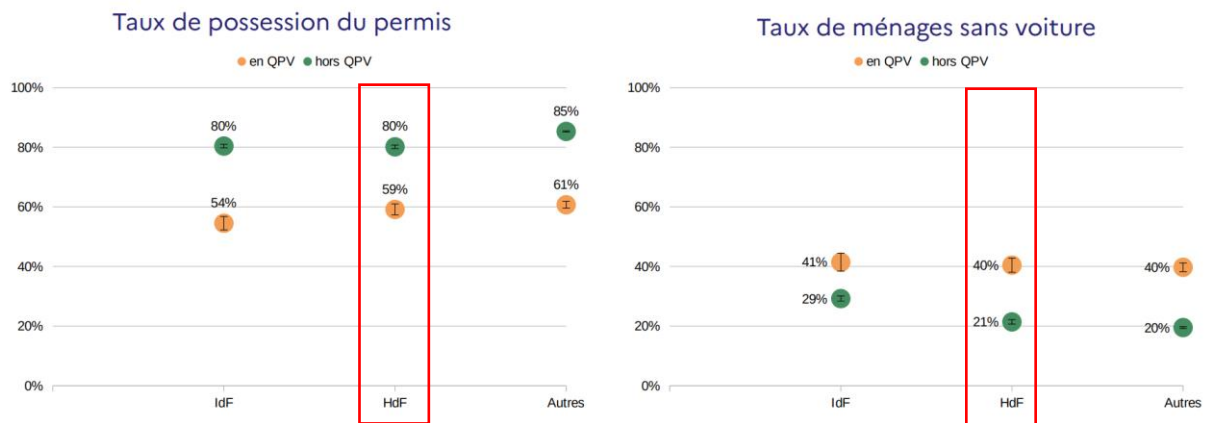


Figure 6 : indicateurs comparatifs des taux de motorisation en QPV et hors QPV, source : CEREMA

En outre, si l'on observe les comparaisons nationales sur le mode de mobilité utilisé, on s'aperçoit que **ceux-ci sont liés aux types d'agglomérations**. En région parisienne, la tendance est une plus grande utilisation des transports en commun et de la marche que dans les autres régions.

La distinction hors QPV et en QPV se joue sur un report de la voiture vers la marche et les transports en commun. Des zones géographiques ne disposant pas d'une offre permettant de remplacer les trajets en voiture par les transports en commun et la marche sont alors plus exposées à une moindre mobilité.

Une moindre mobilité « subie »

Cette moindre mobilité des habitant·e·s des QPV apparaît comme problématique puisqu'elle ne relève pas d'un choix et peut pénaliser l'accès à l'emploi.

Au-delà du faible accès à la voiture, d'autres freins à la mobilité existent. Ce qui implique d'utiliser **la notion de « motilité »**⁵ afin de qualifier ces difficultés.

⁵ L'approche par la motilité a notamment été introduite par Vincent Kaufmann en sociologie dans les années 2000. Pour aller plus loin voir Vincent Kaufmann, Emmanuel Ravalet, Élodie Dupuit (**dir.**), **Motilité et mobilité : mode d'emploi**, Neuchâtel, Alphil éditions, coll. « Espaces, mobilités et sociétés », 2015, 256 p., ISBN : 978-2-88930-043-3.



La motilité se définit comme la potentialité à être mobile dans l'espace. Elle comprend donc des facteurs relatifs aux éléments décrits ci-dessous :

- L'accessibilité (conditions auxquelles il est possible d'utiliser l'offre au sens large, ce qui renvoie à la notion de service) ;
- Les compétences (savoir-faire que nécessite l'usage de cette offre) ;
- L'appropriation (évaluation de l'offre par rapport aux projets, ce qui relève des stratégies, perceptions et habitudes).

La motilité intègre en effet **l'ensemble des facteurs qui permettent à une personne d'être mobile**. Il s'agit aussi bien des conditions de la mobilité (comme les infrastructures et la possession d'un véhicule) mais aussi des connaissances et compétences des individus.

C'est l'ensemble de ces éléments qui traduisent la capacité moindre à être mobile. Et par conséquent **l'exclusion sociale dont elle est vectrice**.

Le transport public est-il adapté aux emplois des QPV ?

L'emploi des cadres, dans les agglomérations est, en général, **organisé autour de pôles de centralité**. Les emplois se concentrent généralement dans les centres villes.

Les réseaux de transports en commun sont également, souvent conçus sur ce schéma de l'extérieur vers les centres villes.

Chez les actifs ouvriers, il est beaucoup plus **difficile de cerner une centralité**. Cette dispersion est renforcée par une inadéquation entre le lieu de vie et le lieu de l'emploi. Les zones d'emploi ouvrier étant plus éclatées, il est difficile de les desservir en transport en commun.

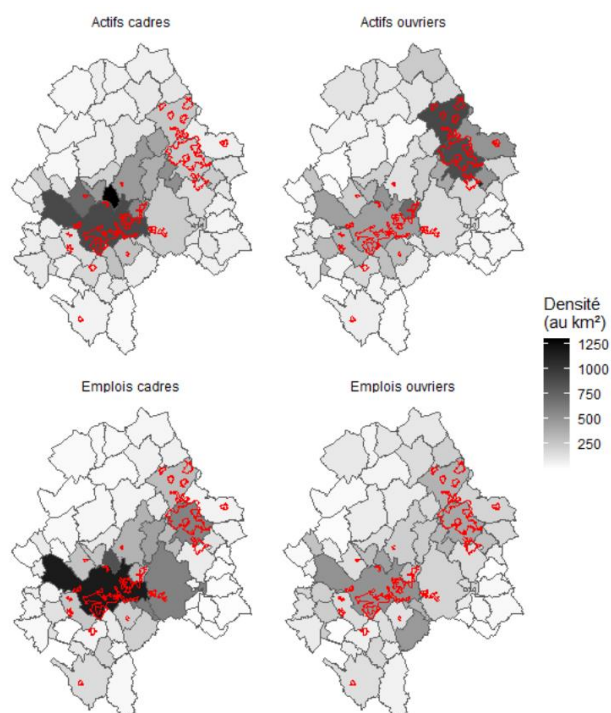


Figure 7 : localisation de l'emploi selon les CSP, source : CEREMA

Cela nécessite une réflexion dans la manière de concevoir les infrastructures de transport en commun et les réseaux : un diagnostic précis permet de limiter ce phénomène.



Dans sa présentation, Nicolas Juste évoque le territoire du Havre qui à l'échelle de son Plan Local d'Urbanisme porte l'ambition d'une meilleure desserte des QPV et des emplois de leurs habitant·e·s. Cela se traduit au sein des outils règlementaires tels que les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP). Concernant la desserte en tramway, elles intègrent en effet une réflexion liée aux programmes de renouvellement urbain et aux zones d'emplois non/peu qualifiés.

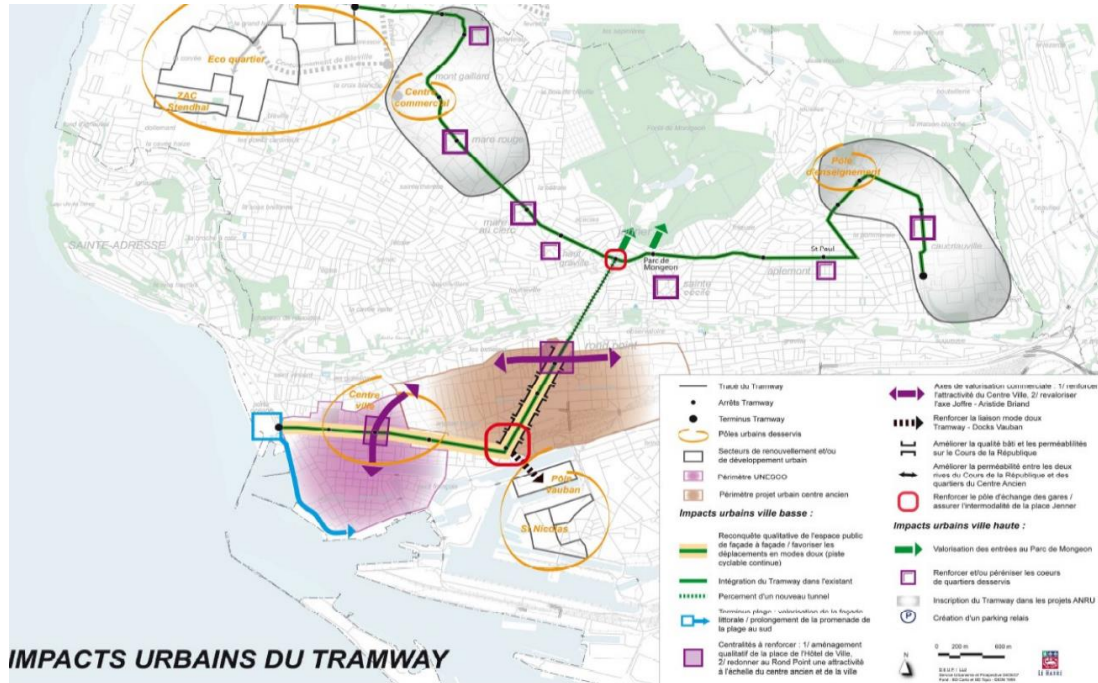


Figure 8 : orientation d'aménagement et de programmation élaborée dans le cadre de la phase règlementaire du PLU du Havre, source : présentation de N. Juste, Cerema.

Quel mode de transport favoriser dans les QPV ?

Comme vu précédemment, les QPV sont caractérisés par une forte dépendance à la voiture avec un faible taux d'accès à ce moyen de transport. Si les transports en commun ou la marche peuvent être utilisés en alternative ils ne sont pas forcément en capacité de résoudre cette dépendance. Les transports en commun pêchent souvent en raison de l'éparpillement des zones d'emploi, la marche par l'effet des distances.

Favoriser l'usage de la voiture est-ce une solution ?

- A court terme, l'accès au permis de conduire ou aux véhicules permet effectivement d'offrir une solution dans l'organisation des villes ;
- Sur le long terme, en revanche, la démocratisation de la voiture n'a pas eu pour effet de faciliter l'accès aux zones d'emplois mais **elle a renforcé leur éparpillement**. Pour des raisons de pouvoir d'achat et de transition écologique, la solution voiture individuelle semble être une impasse.

La répartition des zones d'emploi et des réseaux relèvent de l'organisation urbaine des territoires et de la répartition de leurs zones de développement. Les grandes orientations



et le développement planifié des infrastructures sont notamment définis par les documents d'urbanisme prospectifs.

En parallèle, les territoires doivent engager un diagnostic pour favoriser la mobilité dans les QPV en rendant le moins inégalitaire ces modes de déplacement d'une part, mais aussi en accompagnant des alternatives, comme les politiques cyclables par exemple.

Le genre a-t-il une incidence sur la mobilité ?

Les données nationales démontrent une part plus élevée d'immobiles chez les femmes. Ce constat est encore plus prégnant au sein des QPV.

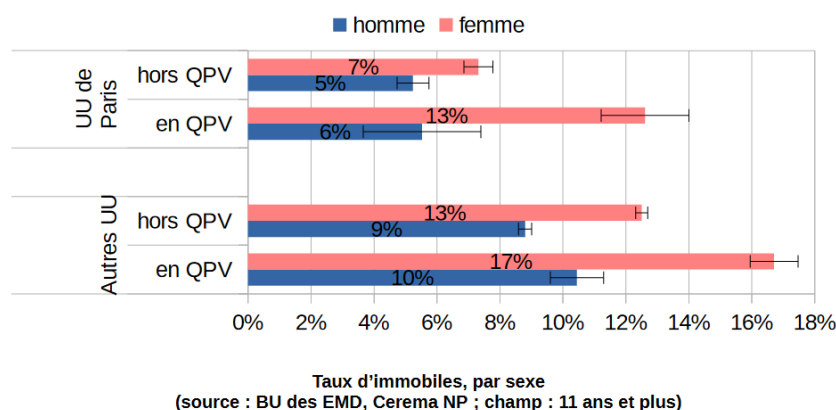


Figure 9 : N. Juste, Cerema, La mobilité des résidents des QPV dans les EMD – 2e livrable – Analyse en Statistiques descriptive

Là encore, le moindre accès au volant des femmes explique ce décalage. Ce qui démontre **une inégalité face à l'usage des modes de déplacement.**

Sur ce point, le rapport publié par l'ONPV en 2020 sur les vulnérabilités et ressources des quartiers prioritaires⁶ vient donner des précisions sur l'approche genrée des mobilités.

Une analyse « spatio-temporelle »⁷ confirme **l'existence de pratiques de l'espace distinctes en fonction des genres** et un renforcement de celles-ci au sein des QPV.

Cela s'appuie sur le fait « que les responsabilités domestiques demeurent largement dévolues aux femmes et que leurs pratiques quotidiennes sont plus restreintes à la fois dans l'espace et dans le temps ».

Les stéréotypes sur la répartition des rôles sont exacerbés au sein des quartiers prioritaires et ont un impact sur les mobilités des habitantes.

⁶ Consulter [le rapport](#) de l'ONPV. Notamment, Aurélie Douet et Julie Vallée (CNRS, UMR Géographie-cités) : L'(im)mobilité quotidienne des femmes et des hommes

⁷ Cette analyse est issue du mobiliscope, un outil libre de géovisualisation de la ville à toute heure (<https://mobiliscope.cnrs.fr>) à partir des données initiales produites par le Cerema et DRIEA-STIF-OMNIL.



2. Comment construire une politique publique de mobilités inclusives ?

• 2.1 LES STRATEGIES DE MOBILITES DEVELOPPEES PAR LES TERRITOIRES

Les compétences des collectivités territoriales en matière de mobilité ont connu des évolutions successives, notamment par les lois MAPTAM et NOTRe. Pour mémoire, avant ces évolutions, la Région était compétente pour le transport ferroviaire. Le Département portait les transports non-urbain et scolaire et le bloc communal le transport urbain.

Ces deux lois ont revu la répartition entre échelons territoriaux. Les Régions, en complément du ferroviaire, sont devenues compétentes pour le transport non-urbain et scolaire. Le bloc communal est compétent sur les mobilités actives et partagées en plus du transport urbain.

Enfin, la LOM (loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités) est venue renforcer le schéma de la gouvernance. Dorénavant, la mobilité en France s'articule autour du **couple intercommunalité/Région**.

La Région Hauts-de-France décline des enjeux de mobilités durables au sein de ses outils de planification comme le SRADETT, approuvé en 2020. Dans le cadre de sa mise en œuvre une collection de 20 fiches thématiques est proposée par l'Agence Hauts-de-France 2020-2040 pour faciliter l'appropriation du schéma dont une fiche « transport voyageurs et intermodalité ». Ces objectifs s'imposent aux SCOT et PLUi.

Le SRADETT, ambitionne d'atteindre les parts modales suivantes en 2030

- 10 à 12 % pour les transports en commun⁸ ;
- 10 % pour le vélo (au-delà de 5 kilomètres).

Objectif
15

Proposer des conditions de déplacements soutenables (en transports en commun et sur le réseau routier) (TIV-CAE)

- Atteindre une part modale des TC de 10 à 12%.
- Diminuer les temps de déplacements (dans les transports collectifs et sur la route).
- Améliorer la qualité des transports collectifs et des services de mobilité y compris dans les territoires les moins denses.

Figure 10 : objectif 15 du SRADETT "Proposer des conditions de déplacements soutenables (en transports en commun et sur le réseau routier)", Région Hauts-de-France

⁸ Contre 8,7 % en 2016 ce qui représente une hausse d'environ 700 000 déplacements quotidiens en transports collectifs.



Le bloc communal, et plus particulièrement les intercommunalités, dispose de nombreuses possibilités pour promouvoir les mobilités durables.

La stratégie mobilités déployée par la C.U de Dunkerque

Le dunkerquois fait aujourd'hui partie des territoires emblématiques en matière de mobilité. Cela tient à la mise en œuvre de la gratuité dans les transports en commun.

Cette stratégie n'a pas toujours été une évidence puisque la reconstruction qui fit suite à la seconde guerre mondiale a été pensée pour la voiture.

Pourtant, au début des années 2000 des réflexions autour de l'amélioration de la desserte émergent. Des diagnostics viennent appuyer le constat d'un réseau de transports en commun boudé par les usagers. Ainsi, comme l'illustre l'infographie ci-dessous, entre 2000 et 2015 l'usage de la voiture n'a fait que croître. Son corollaire, la diminution de l'usage des transports en commun. En 2014, les services de la C.U de Dunkerque constatent que 2/3 des ménages n'ont pas accès au réseau de bus, ce qui va pousser les élus locaux à agir.

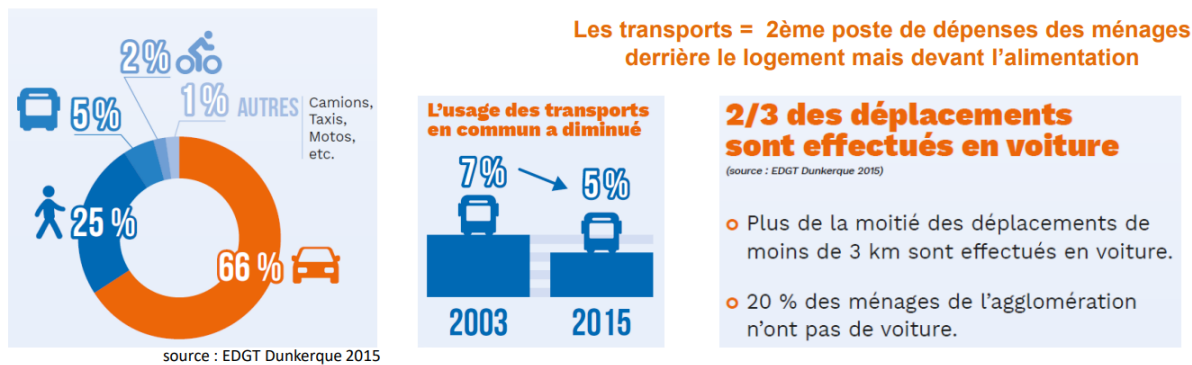


Figure 11 : infographie des déplacements sur le territoire de la C.U de Dunkerque, source : service mobilité CUD

Dès lors, **le projet « DK plus de mobilité »** va voir le jour. La notoriété de ce projet repose sur la mise en œuvre de la gratuité, mais cette gratuité est loin d'être le seul volet de cette stratégie. Celle-ci a connu d'autres chantiers majeurs :

- D'importants réaménagements de la ville et des axes de transports structurants ;
- Le rééquilibrage du réseau, devenu obsolète, et de la desserte.



Parmi les aménagements de la ville, la création de sites propres est à relever. C'est le cas de la voie créée sur le Boulevard Simone Veil, boulevard aux apparences d'autoroute urbaine qui permettait de traverser rapidement le territoire. Le canal de Mardyck qui était caché par les voies a été remis à jour, avec des dessertes cyclables de chaque côté et un environnement revu avec un aménagement paysager, une nouvelle voie en site propre a été fermée aux automobilistes.



Figure 12 : création d'un site propre et de voies cyclables / piétonnes, boulevard Simone Veil à Dunkerque

De nouveaux usages

33,2 % des « nouveaux » usagers profitent de la gratuité pour se déplacer plus

« Je bouge beaucoup plus. En fait avant j'allais nulle part. Maintenant je peux aller un peu partout, je vais voir ma soeur à Saint-Pol, je peux venir à Grande-Synthe pour le service civique, alors qu'avant je pensais que c'était impossible ». **Mathilde, en recherche d'emploi, Cappelle-la-Grande**

50% des enquêtés déclarent utiliser le bus « un peu plus souvent » et « beaucoup plus souvent »

« Finalement, même si j'ai le pouvoir d'achat pour le faire, je trouve que ça revient quand même cher un ticket, pour un trajet d'une dizaine de minutes. Psychologiquement, pour un trajet court, ça reste un frein, et on prend la voiture ». **Anne-Claire, active, Malo-les-Bains**

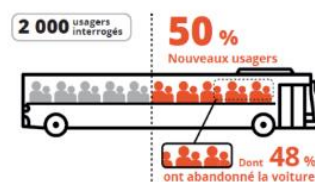


Figure 13 : infographie, Agence d'Urbanisme de Dunkerque (AGUR), présentée dans le cadre de l'observatoire de la gratuité, avril 2021

Des espaces publics ont également été remodelés dans la ville pour faire plus de place aux piétons. C'est le cas de la place Jean Bart, place centrale de la ville de Dunkerque ou l'implantation de la gare routière et le réaménagement du parvis de la gare.



En ce qui concerne les transports en commun, l'Agence d'Urbanisme du territoire (AGUR) porte [l'observatoire des villes du transport gratuit](#). Celui-ci met à jour une cartographie des territoires qui mettent en œuvre la gratuité dans les transports en commun.

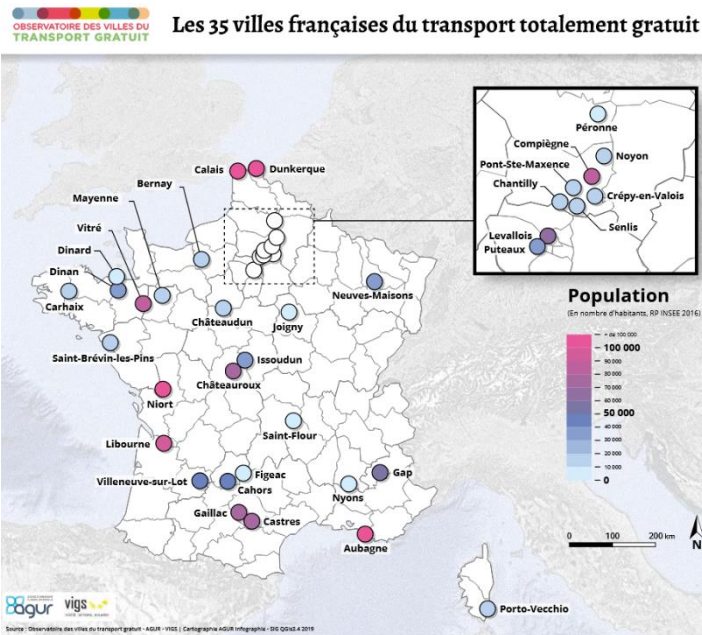


Figure 14 : [les 35 villes françaises du transport totalement gratuit](#)

Aujourd'hui cette stratégie est considérée comme un succès.

Une étude qualitative pour comprendre les effets de la gratuité des transports sur la mobilité des habitant·e·s et notamment des plus jeunes a été menée. Celle-ci montre **une augmentation de la fréquentation des bus** qui peut être attribué à la fois au réseau amélioré avec des bus à haut niveau de service et à la gratuité des transports. Il est à noter une ambiance améliorée dans ces bus avec des incivilités en diminution et un lien social très fort ressenti dès l'entrée dans les bus.

Cette étude montre également un effet de libération des freins psychologiques. Le bus était qualifié auparavant de « ringard », peu confortable et peu efficace. Il est considéré désormais comme vecteur d'émancipation.

Nous ne rentrerons pas ici dans les débats du pour ou contre la gratuité, qui dépend énormément des contextes locaux. Toutefois, la gratuité seule ne suffit pas. Ce sont, comme le montre la stratégie à Dunkerque, **les actions de transformation du territoire** (infrastructures, meilleur équilibre entre les types de mobilités...) qui en font le succès.

Aussi, les politiques publiques menées par la C.U de Dunkerque portent aujourd'hui l'ambition de **développer les mobilités actives**. L'intermodalité doit également être travaillée. Cette ambition s'incarne dans **le nouveau « plan vélo + »**.

Il vise à atteindre 6 % de part modale du vélo en 2025 et de faire de ce mode de transport l'étendard des **modes de déplacements « éco-gagnants »**.

Plan Vélo +



• 2.2 RENFORCER L'ACCES A LA MOBILITE POUR RENFORCER L'EGALITE

La mobilité est un facteur d'inégalités. Ainsi, selon le laboratoire de la mobilité inclusive⁹, **une personne en insertion sur 2 a déjà renoncé à un emploi ou à une formation en raison de difficultés d'accès à un mode de déplacement.**

Les plate-formes mobilités qui se déploient depuis quelques années au sein des quartiers prioritaires, comme dans les secteurs ruraux, permettent de réduire ce facteur d'inégalité.

Soutenir la mobilité pour favoriser le retour à l'emploi, une priorité régionale

La priorité est de favoriser le transport en commun lorsque c'est possible au sein des grandes agglomérations.

La Région soutient l'accessibilité à la mobilité des plus précaires au travers de divers dispositifs. Cette démarche répond à **une des grandes priorités régionales autour de l'emploi**. Les dispositifs tels que « autocar à 1 euro » ou encore l'abonnement « coup de pouce » TER peuvent être cités¹⁰.

En complément, une aide au transport aux particuliers (ATP)¹¹ a été mise en place le 1^{er} mars 2016, cette aide est distribuée aux habitant·e·s des Hauts-de-France à partir d'un trajet pendulaire quotidien total de 20 kilomètres (ou 10 kilomètres si covoiturage) en voiture individuelle ou en deux-roues lorsque les transports en commun ne sont pas accessibles.

La Région des Hauts-de-France apporte son soutien aux plateformes de mobilité toujours dans le but de favoriser l'insertion professionnelle des plus précaires, plus particulièrement en zone rurale.

⁹ [Site internet](#) du laboratoire de la mobilité inclusive (LMI).

¹⁰ Quelques exemples ici des politiques régionales d'accessibilité en matière de transport : La mise en place des billets « Autocar à 1 euro » fin 2019 pour rendre plus attractif ce mode de transport ;

Des tarifs réduits pour les publics les plus fragiles pour les abonnements illimités aux lignes régionales d'autocar (bénéficiaires du RSA, demandeurs d'emplois indemnisés en-dessous du niveau du revenu minimum) ;

L'abonnement « Coup de Pouce » pour les TER. Il prévoit une réduction de 75 % du prix du billet pendant six mois pour ces mêmes publics ;

Le dispositif « En route pour l'emploi » lancé en 2017. Il permet aux habitant·e·s de la région qui n'ont pas de solution de transport en commun d'utiliser une voiture du parc régional.

¹¹ En 2019, près de 49 000 personnes en ont bénéficié, pour un montant de 11,4 millions d'euros. Ce chiffre doit toutefois être mis en regard des 2 millions de salariés de la région et des 2,3 millions d'actifs en emploi (2016).



L'exemple des plates-formes mobilités Wimoov



Figure 15 : source image initiative Wimoov

Wimoov, structure associative présente sur 10 régions de France, propose le déploiement de ce type de plateforme.

La plate forme Wimoov agit sur 2 missions :

1. Un observatoire local des pratiques et comportements.

Sur ce point, la plate-forme se place comme animateur du territoire sur la thématique de la mobilité, dans une logique de partenariat et de co-construction.

2. Un accompagnement des personnes fragiles vers une mobilité durable

Cette deuxième mission permet de réaliser des parcours mobilité personnalisés, avec un objectif de mise en autonomie du bénéficiaire.

Les enjeux portent notamment sur **le volet accès à l'emploi** tout en travaillant avec le bénéficiaire sur les aspects de santé, de lien social, d'environnement ou de loisirs. L'expérience de Wimoov sur des territoires différents permet d'identifier des méthodes d'accompagnement déclinées selon le contexte local.

	Territoire rural	Territoire périurbain	Territoire urbain
Caractéristiques	Il se caractérise par un éloignement des pôles d'attractivité et ses services sont beaucoup moins présents que dans un territoire urbain. La mobilité est nécessaire et essentielle pour pouvoir accéder aux services publics.	Situé aux portes des territoires urbains, l'objectif va être d'articuler les moyens de mobilité moins denses qu'en milieu urbain.	L'environnement urbain dispose d'une offre de mobilité importante mais parfois complexe à appréhender. Le concept de motilité est ici primordial.
Axes d'intervention	Accompagnement au permis de conduire, découverte de l'autopartage / co-voiturage, formation à la conduite et à l'utilisation des nouveaux véhicules électriques.	Réflexions autour de l'intermodalité, organisation des trajets, découverte de nouveaux moyens de mobilité.	Connaissance du réseau de transport en commun du territoire, accompagnement sur les tarifications et sur les outils numériques, gestion des phobies en transport en commun.



Ces éléments montrent **les capacités d'agilité** de la structure face à la variété de contexte territoriaux et aux besoins des publics accompagnés.

A Beauvais : De l'expérimentation Tous Mobile à la structuration du Pôle Mobilité du Beauvaisis

Le territoire du beauvaisis se caractérise par sa ville centre, Beauvais et ses près de 60.000 habitants dont 3 quartiers prioritaires et ses espaces urbains environnants, dans un secteur plus rural. Ce contraste implique donc des modes de déplacements différents entre ville centre et communes rurales et une conciliation entre transports urbains, périurbains et ruraux.

Pour répondre aux besoins de mobilité, **une expérimentation locale de plateforme** a vu le jour dans les quartiers prioritaires afin de générer des solutions économiques et écologiques pour « devenir mobile, dans sa tête et dans ses déplacements ». L'expérimentation Tous Mobile est née avec la mise à disposition de véhicules électriques auprès de bénéficiaires.

Le Twitty est une solution complémentaire proposée lorsque les différents modes de transports existants ne s'adaptent pas à un besoin identifié.

En complément, l'association met en place des ateliers pour **lever les freins psychologiques** à la mobilité :

- Diffuser l'information concernant les dispositifs d'aide à la mobilité mis en place par les acteurs publics (comme ceux de la Région des Hauts-de-France) ;
- Apprendre à se déplacer en transport en commun, à quitter son quartier ;
- Apprendre le code de la route.

Ces actions ont été financées dans le cadre de la Politique de la Ville des quartiers de Beauvais.

Le succès de « Tous Mobile » a été tel que l'achat et l'entretien des véhicules sont devenus trop lourds à financer pour une seule association. Par ailleurs, des demandes ont émergé des communes voisines pour bénéficier du dispositif, cette fois-ci en secteur rural.

Par conséquent, le **Pôle Mobilité du Beauvaisis** a été mis en place en janvier 2020 à l'échelle de l'agglomération. Le dispositif a été élargi aux territoires ruraux et aux situations de précarités « diffuses ». L'intervention initiale de TousMobile orienté vers les QPV a été intégré par cette nouvelle structure, devenu le guichet unique de la mobilité.



Une approche inclusive vis-à-vis des publics des seniors

Au-delà des enjeux pour le retour à l'emploi il convient de relever que la mobilité constitue une ressource pour les habitants des QPV afin de lutter contre l'exclusion sociale.

Ainsi, les deux exemples relayés portent une attention particulière aux **publics seniors**. Les difficultés de déplacements sont vectrices d'isolement et peuvent accentuer les situations de fragilité.

 **59%** des seniors n'ont **pas connaissance** des **aides financières** à la mobilité

 **45%** expriment des **attentes d'informations** et **37%** d'**accompagnement**.

Figure 16 : infographie réalisée par Wimoov, source : enquête AG2R La Mondiale – Wimoov, 2018.



• 2.3 VERS LES MOBILITES ACTIVES DANS LES QPV

Les sous-parties précédentes démontrent que la voiture reste **un marqueur social fort**. En effet, les ménages des QPV pourtant moins motorisés occupent les emplois moins qualifiés qui sont les plus dispersés spatialement. **Ce qui crée une interdépendance entre voiture et emploi**. Cette interdépendance est renforcée en dehors des grandes aires urbaines mieux pourvues en transport en commun.

Alors que l'alternative du vélo pourrait répondre à ce décrochage de la voiture, il est sous utilisé en QPV. Dans cette perspective, l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoire (ANCT) porte une démarche visant à mieux connaître et à développer les mobilités actives au sein des QPV.

Cette étude en cours, portée par **le Club des Ville et Territoires Cyclables (CVTC)**, délivre de premiers enseignements à partir des entretiens qualitatifs menés auprès des techniciens et élus¹². Ils montrent :

- Une perception défavorable des habitants des QPV vis-à-vis du vélo ;
- Une nécessité de faire évoluer les infrastructures en priorité pour contrecarrer cette perception ;
- Dans un cas sur deux, une absence de l'inscription des actions en faveur des mobilités actives dans la programmation du contrat de ville ;
- Un besoin de développer le stationnement, notamment au sein des résidences.

L'étude fait ainsi état de deux niveaux de difficulté en faveur des déplacements actifs et notamment du vélo :

- Les contraintes physiques : l'inadaptation du territoire à une pratique sécurisée du vélo, le manque de pistes et de continuités cyclables, l'absence de lieu de stockage, ... ;
- Les freins psychologiques. En effet, un des volets de l'étude porte sur les démarches d'apprentissage du vélo. Elle révèle que ces contraintes sont perçues de manière plus forte par les femmes (dans plus de 50 % des cas). L'ANCT a rappelé son attachement à l'approche égalitaire des mobilités.

Face à ces difficultés, des initiatives portent l'ambition de favoriser l'accès à la pratique du vélo. Ici trois exemples seront évoqués. Deux sur la C.U de Dunkerque avec l'atelier vélo de Tétéghem et les stages d'apprentissage. Un sur la métropole lilloise avec le « busabibclou ».

¹² Il s'agit d'une enquête quantitative lancée auprès des adhérents du CVTC ayant des QPV au sein de leurs territoires soit 140 communes, 56 EPCI dont 22 métropoles, également diffusée auprès des adhérents de l'association des maires ville et banlieue de France. Cela représente 2 248 615 habitants (2013) vivants en QP. Un questionnaire en ligne comportant 6 volets et 84 questions, dont 22 avec réponses ouvertes. Lancée entre le 21 juin et 15 septembre 2021.50 réponses aux questionnaires, ce qui correspond à plus 1/3 de répondants.



L'atelier vélo de Téteghem



L'atelier vélo de Téteghem est porté par le centre social, animé par des jeunes bénévoles du quartier en pied d'immeuble : l'expérience concilie les mobilités durables, l'économie circulaire, le lien social et la gestion urbaine de proximité. Une initiative favorable dans un contexte de renouvellement urbain qui va transformer le quartier sur les prochaines années.

Figure 17 : Le Tremplin vélo à Téteghem, Nord (photographies IREV, nov. 2021)



Fiche expérience : Le Tremplin Vélo à Téteghem

FICHE EXPERIENCE :

Le Tremplin Vélo à Téteghem

Plus-value et spécificités de la démarche

Un atelier vélo porté par un centre social, animé par des jeunes bénévoles du quartier en pied d'immeuble : l'expérience concilie les mobilités durables, l'économie circulaire, le lien social et la gestion urbaine de proximité. Une initiative favorable dans un contexte de renouvellement urbain qui va transformer le quartier sur les prochaines années.



Local Tremplin vélo (Photo, IREV)

Mots clés

#mobilitédurable #NPNRU #GUSP #liensocial #participation
#économiecirculaire #santé #sport #vélo

[Lien vers la fiche expérience](#)



Accompagner la pratique grâce à des stages d'apprentissage et de remise en selle

Dans de nombreux cas, les freins liés à des déplacements en deux-roues relèvent de l'apprentissage du vélo. Dès lors, des associations oeuvrent pour y remédier. Les atouts de telles actions sont multiples. Elles permettent de :

- Donner les bons conseils et les bonnes pratiques pour circuler à vélo en toute sécurité ;
- Accompagner les changements de pratiques ;
- *Travailler avec les acteurs du tissu associatif local.*

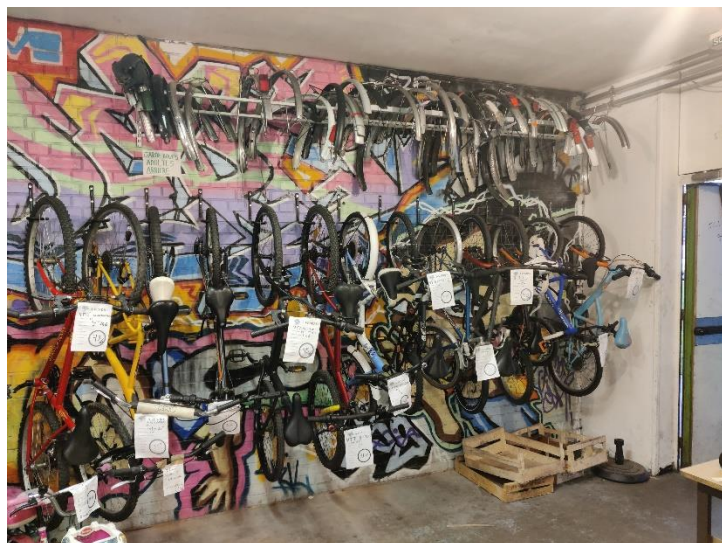
Figure 18 : stage de remise en selle proposé par le service mobilité de la CUD et encadré par l'association du territoire : l'ADASARD dans le cadre de la semaine de la mobilité en 2021



Stage de remise en selle encadré par l'ADASARD - Semaine de la mobilité 2021



Le Busabiclou, un atelier itinérant pour la réparation de vélo



Au carrefour de la mobilité durable et de l'économie circulaire, le Busabiclou est une démarche originale qui forme à la réparation de vélo. L'atelier se transporte pour des actions spécifiques de promotion de la mobilité durable.



Fiche expérience : Le busabiclou, atelier itinérant pour la réparation de vélo

► FICHE EXPERIENCE :

Le busabiclou, atelier itinérant pour la réparation de vélo

Plus-value et spécificités de la démarche

Au carrefour de la mobilité durable et de l'économie circulaire, le Busabiclou est une démarche originale qui forme à la réparation de vélo. L'atelier se transporte pour des actions spécifiques de promotion de la mobilité durable.



Source image : site internet Busabiclou

✓ Mots clés

#vélo #mobilité #transition #réemploi #liensocial
#mobilitédurable #zérodéchet #économiecirculaire
#insertion

[Lien vers la fiche expérience](#)



Conclusion

En ouvrant la « boîte » des mobilités, de nombreux enjeux se sont échappés. Nous avons essayé de les attraper au vol afin de dresser un état des lieux de la situation des mobilités dans les QPV.

Le premier constat qui s'est imposé à nous est celui d'un risque d'accroissement des inégalités par les réponses apportées au changement climatique. Ce qui fait de l'accès à la mobilité, plus que jamais, une véritable **question de justice sociale**.

Les difficultés éprouvées par les quartiers se situent à divers niveaux :

- **La vulnérabilité face aux nuisances des mobilités actuelles**

Le Cerema démontre qu'ils sont plus souvent situés à proximité des grands axes de transport. Ce qui impacte directement la qualité de l'air. Le cas de la Métropole Lilloise et du quartier Concorde en est l'exemple.

- **L'interdépendance entre emploi et voiture**

Celle-ci peut se résumer par la contradiction suivante : « pour avoir un travail il faut une voiture, et pour avoir une voiture il faut un travail ».

Pourtant il est démontré que la démocratisation de la voiture n'améliore pas l'accès à l'emploi. Bien au contraire, elle perpétue cette tendance. Elle contribue en effet à éloigner et à disperser continuellement les zones d'activités.

Réflexions sur les réponses à apporter à ces difficultés :

La nécessité d'une approche globale apparait. C'est ce qui est illustré par la stratégie de la C.U de Dunkerque et de l'ensemble des politiques publiques en faveur de la mobilité qu'elle mène concomitamment.

Mais cette réponse doit laisser une place aux habitant·e·s et usagers Dans la perspective de penser les mobilités comme une **ressource** à part entière pour « **prendre part à la vie sociale** »¹³ et par conséquent intégrer cette dimension dans les politiques menées auprès des habitants des quartiers prioritaires. Cette approche rejoint celle d'Amartya Sen¹⁴ qui pose « la capacité à faire » comme la véritable ressource pour une transition répondant aux enjeux de justice sociale.

¹³ Jean-Pierre Orfeuill et Fabrice Ripoll, [Accès et mobilités : les nouvelles inégalités](#), Gollion (CH) : Infolio éditions, 2015., Caroline Gallez, Dans Flux 2016/1-2 (N° 103-104), pages 119 à 122

¹⁴ L'approche des inégalités par les capacités est développée par A. Sen et M. Nussbaum qui apportent une distinction entre l'égalité des moyens et l'égalité des possibilités. L'égalité des possibilités est celle qui est donnée à chaque individu pour accomplir divers fonctionnements. Cette approche implique que chaque personne, en raison de ses caractéristiques personnelles, aura des besoins différents pour réaliser des actions similaires.



Table des illustrations

Figure 1 : répartition des parts modales en France en 2019, source : CREM.....	4
Figure 2 : rapport France Stratégie	5
Figure 3 : répartition régionale des bâtiments exposés aux infrastructures routières, source : base de données des bâtiments Points Noirs de Bruit dans les quartiers du NPNRU, source : librairie ADEME	6
Figure 4 : cartographie de l'exposition des QPV du secteur sud de Lille au bruit des grandes infrastructures de transport.	7
Figure 5 : aperçu du quartier Concorde – Faubourg de Béthune. (Photographie : IREV, oct. 2021).	8
Figure 6 : indicateurs comparatifs des taux de motorisation en QPV et hors QPV, source : CEREMA	10
Figure 7 : localisation de l'emploi selon les CSP, source : CEREMA	11
Figure 8 : orientation d'aménagement et de programmation élaborée dans le cadre de la phase règlementaire du PLU du Havre, source : présentation de N. Juste, Cerema.	12
Figure 9 : N. Juste, Cerema, La mobilité des résidents des QPV dans les EMD – 2e livrable – Analyse en Statistiques descriptive	13
Figure 10 : objectif 15 du SRADDET "Proposer des conditions de déplacements soutenables (en transports en commun et sur le réseau routier », Région Hauts-de-France.....	14
Figure 11 : infographie des déplacements sur le territoire de la C.U de Dunkerque, source : service mobilité CUD.....	15
Figure 12 : création d'un site propre et de voies cyclables / piétonnes, boulevard Simone Veil à Dunkerque	16
Figure 13 : infographie, Agence d'Urbanisme de Dunkerque (AGUR), présentée dans le cadre de l'observatoire de la gratuité, avril 2021	16
Figure 14 : les 35 villes françaises du transport totalement gratuit	17
Figure 15 : source image initiative Wimoov	19
Figure 16 : infographie réalisée par Wimoov, source : enquête AG2R La Mondiale – Wimoov, 2018.....	21
Figure 17 : Le Tremplin vélo à Tétéghem, Nord (photographies IREV, nov. 2021)	23
Figure 18 : stage de remise en selle proposé par le service mobilité de la CUD et encadré par l'association du territoire : l'ADASARD dans le cadre de la semaine de la mobilité en 2021.....	24

